Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK IV | Lwów, wrzesień 1928 | ZESZYT 9 (41)

Z. U. P. WOBEC 10-LECIA P. K. P.

Zbliża się dziesięciolecie kolejnictwa polskiego. 10 lat temu, poprzez szare dni listopadowe, zaglądnęła do nas Niepodległość, magnetycznym wzrokiem podnosząc Naród do czynu. Nie ugięta racja polska bagnetem żołnierza wyrysowała granice Państwa, a równolegle siecią organizacyj pokrył się cały kraj.

Organizowano wszystko: administrację, szkolnictwo, sądownictwo i t. d Szczególnie ważnym czynnikiem stały się koleje, mające w owych czasach chmurnych i górnych zasadnicze znaczenie, bezsprzecznie pierwsze po wojsku. Wybitny, obywatelski wysiłek kolejarstwa polskiego dał mu wkrótce nazwę „drugiej armji“.

Przypominając epokowe dni listopadowe 1918 r. oraz zasługi kolejarzy, Zarząd Główny Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych wystąpił w dniu 5 b. m. z memorjałem do Ministerstwa Komunikacji, domagając się realizacji pewnych postulatów pracowniczych z okazji 10 lecia. Wychodzimy bowiem z założenia, że — podobnie, jak inne odbudowane i nowopowstałe państwa — również i Rzeczpospolita Polska winna w tą wielką rocznicę obdarzyć trwałą pamiątką rzeszę pracowników.

Z okazji 10-lecia wysunęliśmy więc przedewszystkiem sprawę pragmatyki, stworzonej przez wspólny wysiłek Zarządu kolejowego i organizacyj pracowniczych. Regulując ostatecznie stosunki służbowe pracownika kolejowego, stanie się pragmatyka bezsprzecznie najcenniejszym pomnikiem dziesięciolecia.

Położenie materjalne personelu kolejowego przestawia się wprost rozpaczliwie, co byłoby chmurą ciemną w radosne dni jubileuszowe. Pragniemy gorąco, by każdy pracownik kolejowy — nawet najmniej społecznie i narodowo uświadomiony — odczuł różnicę w traktowaniu go przez Rząd własny, a rządy zaborcze. Konkretnym dowodem pieczołowitości Państwa, byłaby podwyżka poborów. W tym kierunku zażądaliśmy przeszeregowania pracowników o jeden szczebel, co stanowi drugie życzenie Z. U. P. z okazji dziesięciolecia.

Pragnąc rocznicę uogólnić zwróciliśmy się o ogłoszenie amnestji dla wszystkich pracowników kolejowych, ukaranych w drodze porządkowej lub dyscyplinarnej,oraz o umorzenie wszystkich wdrożonych dochodzeń, o ile kary te, lub dochodzenia nie dotyczą przewinień, pochodzących z chęci zysku, lub przewinień notorycznie u danego pracownika się powtarzających.

Odnośnie pracowników, mających za sobą długoletnią służbę, wysunęliśmy dalsze życzenia.

I tak zażądaliśmy bezpłatnych imiennych biletów, względnie odznaczeń w formie żetonu, uprawniających do dowolnie częstej jazdy kolejami dla pracow., mających ponad 25 lat służby. Jeżeli zważy się, że pracownicy ci i tak otrzymują na każde żądanie bezpłatne bilety, życzenie to ma charakter raczej symboliczny, a upraszczając manipulację zarządu kolejowego, uwolni pracowników starszych od formalności służbowych i będzie dla nich dowodem wyróżnienia i pamięci Zarządu.

W ostatnim punkcie obszernego memorjału zwróciliśmy się o naprawienie krzywdy, wyrządzonej st. rewidentom i st. komisarzom b. zaboru austrjackiego przez ustawę uposażeniową z 1923 r. Zażądaliśmy „ad personam“ VI-tej gr. uposaż. dla st. rewid. i st. komisarzy. Podnieśliśmy, że pracowników tych jest znikoma ilość, a krzywda ich jest bezsprzeczna.

Wychodząc z powyższemi życzeniami oceniliśmy, że Zarząd kolejowy napotka trudności materjalne, gdyż dezyderaty, a właściwie żądanie przeszeregowanie w szczeblach, wymaga wkładu pieniężnego. Są też trudności formalne. My jednak znamy życzenia ogółu pracowników kolejowych, nietylko pracowników umysłowych i uważamy, że 10-lecie, będące Wielkiem Świętem Narodowem winno stać się dla personelu kolejowego Świętem radości i uznania.

Zauważamy w końcu, że odpisy memorjału przesłaliśmy wszystkim Zarz. Gł. Związków kolejarzy z prośbą o drożenie podobnej akcji.

Tżc.

KROPLA, CO DRĄŻY SKAŁĘ

Uchwały Walnego Zjazdu Delegatów z 8—10 czerwca 1928 r. można podzielić na 3 zasadnicze części, poniekąd według nomenklatur Komisyj Zjazdowych, z których każda miała do opracowania i ostatecznego ustalenia pewną sferę wniosków. Mamy zatem uchwały natury organizacyjno-statutowej, gospodarczej i uchwały, że się tak wyrażę „pro foro externo“, stanowiące w przeciwstawieniu do dwu pierwszych kategoryj zewnętrzną sprawę Związku. Uchwały bowiem „pro foro eksterno“ wychodzą poza ramy organizacji, załatwienie ich wymaga dużej pracy i działalności na zewnątrz Związku, interwencyj u władz, energicznych wystąpień u góry, a nieraz walki.

Nie zamierzamy mówić tutaj o obu pierwszych rodzajach uchwał ostatniego Zjazdu Delegatów; z temi wszakże powinniśmy sobie sami dać radę, jakkolwiek i tutaj piętrzą się przed Zarządem Głównym względnie jego Wydziałem Wykonawczym rozliczne, bardzo poważne trudności, z któremi przyjdzie porać się czas dłuższy, zanim zdąży się uzyskać dodatnie rezultaty w myśl może czasem za śmiałych zamierzeń i woli ogółu członków Związku. Takich kwestyj jest naprawdę dużo, czyto w zakresie gospodarki związkowej czy na terenie ściśle organizacyjnym, a ludzi do pracy nie wielu i warunki pracy w przeciwstawieniu do wielkich organizacyj kolejowych nadzwyczaj uciążliwe.

Przejdźmy tedy do uchwał „pro foro eksterno“.

Wśród uchwał tych, przedrukowanych w dosłownem brzmieniu w zeszycie 7 (39) „Czasopisma“ za lipiec 1928 w sprawozdaniu z VI-go Walnego Zjazdu Delegatów Z. U. P, znajdują się powtórzone wszystkie uchwały zeszłorocznego Walnego Zjazdu Delegatów, objęte następnie memorjałem Zarządu Głównego z grudnia 1927 r. do Ministerstwa Komunikacji. Tegoroczny bowiem Zjazd Delegatów, obradujący we Lwowie w początkach czerwca b. r., nie mógł przewidzieć, jaki los czeka owe 20 uchwał, zawartych w grudniowym memorjale do Ministerstwa Komunikacji, wolał przeto ponownie powziąć te uchwały, domagać się ich realizacji. I dobrze postąpił, ponieważ — jak wiadomo z komentarza do odpowiedzi Ministerstwa Komunikacji na ostatni memorjał Z. U. P., Ministerstwo Komunikacji nie uwzględniło prawie żadnego postulatu z tego memorjału. Odpowiedź Ministerstwa Komunikacji na ów memorjał nosi datę: Warszawa, dnia 25 czerwca 1928 i była podaną do wiadomości Kolegów już w lipcowym numerze „Czasopisma“, zeszyt 7 (39); nadeszła więc w trzy tygodnie po tegorocznym Zjeździe Delegatów.

Jeśli Walny Zjazd Delegatów powtarza rokrocznie pewne uchwały, gdyż Ministerstwo Komunikacji uporczywie załatwia je odmownie, świadczy to o tem, iż w interesowanej masie pracowników tkwi głęboko zakorzeniona potrzeba ciągłego upominania się o te rzeczy i silna świadomość słuszności sprawy. Nie można zatem zrażać się chociażby parokrotnem niepowodzeniem, zaniechać dalszych starań i zabiegów, ale aż do skutku stanowczo i konsekwentnie żądać sprawiedliwości. Bo to jest doprawdy charakterystyczny objaw delegatów naszych zapewnia się w Ministerstwie Komunikacji o słuszności podnoszonych przez nich żądań, obiecuje się wiele i nader życzliwie, by ostatecznie po paru miesiącach wszystkie te słuszne postulaty czarnem na białem i już bez wyrazów sympatji w całej rozciągłości odrzucić. Istotnie, trzeba się bardzo opędzać przed natrętnie cisnącem się na myśl przypuszczeniem, że tam u góry wyładowuje się moc energji na pospolitą walkę z podwładnym personelem; tak ogromnie niechętnie i nieżyczliwie traktuje się jego skargi, zażalenia, wynajdując w pocie czoła postanowienia i argumenty, aby tylko rzecz utrącić. Nawet największe Związki oddawna skarżą się na to samo, a ostatnio przed obecnym p. Ministrem, inż. Kuehnem, który w odpowiedzi zaznaczył, iż sam uważa za konieczne poczynienie zmian w aparacie administracyjnym.

Istnieje tedy uzasadniona nadzieja, iż dotychczas z roku na rok odrzucane petycje Z. U. P. spotkają się nareszcie z łaskawszem okiem w Ministerstwie Komunikacji, a to tembardziej, ileże urzeczywistnienie przeważającej części naszych żądań nie pociąga za sobą żadnych wydatków nie obciąża Skarbu Państwa. Dlatego doprawdy trudno zrozumieć, czemu rzuca się jednemu z najlojalniejszych Związków takie ustawiczne kłody pod nogi na konto przysłowiowych „względów zasadniczych“.

Tyle by było co do owych powtórzonych 20-tu uchwał wśród ogólnej liczby 33 uchwał „pro foro externo“ ostatniego Zjazdu Delegatów.

Otóż i reszta, 13 „nowych“ uchwał, to albo stare bole, lub rzeczy tak uzasadnione i szłuszne, że wniesienie ich do Ministerstwa Komunikacji bynajmniej nie będzie potrzebowało jakiejś wyszukanej argumentacji. One same za siebie przemawiają, jak zresztą wszystkie petycje, z któremi Zarząd Główny Z. U. P. występuje do Ministerstwa Komunikacji. Nie domagamy się wszakże nadzwyczajności i niemożliwości, lecz przeważnie wyrównania doznanych krzywd, czy rzeczy, którym patronuje zwyczajna słuszność i sprawiedliwość. Na tem polega też moralna siła wszelkich wystąpień Z. U. P. w obronie interesów swych członków.

Zarówno jak w ubiegłym, tak i tego roku będziemy się starali w obszerniejszych artykułach przedstawiać i analizować tematy, objęte uchwałemi Walnego Zjazdu Delegatów. Tak postępując, staniemy się może ową skromną kroplą, co to padając stale na kamień, przecież potrafi go wydrążyć. A Ministerstwo Komunikacji, to istotnie bardzo twardy orzech do zgryzienia, jakkolwiek i tam siedzą jedynie... ludzie. Z drugiej znów strony, niechaj ogół naszych kolegów nabierze

na podstawie szczegółowych wyjaśnień należnego sądu i zdania o własnych najżywotniejszych zagadnieniach, niech rozwija w sobie świadomość i przekonanie o konieczności bronienia tego, co mu się słusznie i sprawiedliwie należy. A kiedy zrozumie to wszystko w zupełności, wniknie w istotę rzeczy, pozna temsamem znaczenie organizacji, uzna bezwzględną potrzebę jej istnienia i potrafi ocenić ciężką pracę tych, na których barkach czyto w Kołach, czy w Okręgach czy wreszcie w Zarządzie Głównym spoczywa ciężar społeczno-zawodowej orki w Związku dla dobra i lepszej przyszłości najbliższych braci.

NOWA LINJA ŁUCK-STOJANÓW

W obecności wysokich dygnitarzy dokonał P. Minister Alfons Kühn w dniu 9 sierpnia b. r. uroczystego otwarcia nowej linji kolejowej.

Przy tej sposobności wygłosił Prezes D. K. P. Lwów, P. Inż. Paweł Prachtel-Morawiański następujące przemówienie:

Linja kolejowa Stojanów-Łuck, której odcinek Stojanów-Sienkiewiczówka został oddany do ruchu, przecina Wołyń, krainę położoną między wyżynnem, suchem Podolem, a nizinnem mokrem Polesiem. Zasadnicze formy Wołynia stanowią podłużne garby, t. zw. grzędy, podzielone rynwami, biegnącemi w kierunku równoleżnikowym. Garby są płaskie, lekko sfałdowane, u spodu zwykle kredowe, pokryte grubą warstwą lessu, są znakomitym terenem do uprawy roli. Przerzynają je w poprzek rzeki, z nich spływające. Rynwy są z reguły bagniste, rozpościerają się w nich doliny rzek, które uległy prawie powszechnemu zatorfieniu. Taką to rynwę przecina linja kolejowa od Stojanowa do Sienkiewiczówki, biegnąc z niewielkiemi odchyleniami z południowego zachodu na północny wschód i zachowując ten sam zasadniczy kierunek nadal, aż do Łucka.

Budowę linji Stojanów Łuck rozpoczęto w czasie wojny światowej. Wojska austryjackie wybudowały 6 klm długi odcinek od Stojanowa aż do Bran. Wojska rosyjskie od Łucka aż do Dębowej Karczmy, który już po wojnie przedłużyła Dyrekcja kolei państwowych w Radomiu, do stacji Sienkiewiczówki.

Niedługo po powstaniu Państwa Polskiego, w latach 1921 i 1922 przystąpiło Krajowe Biuro Kolejowe przy byłym Galicyjskim Wydziale krajowym, przemianowane na Małopolski Oddział Dyrekcji budowy kolejí państwowych we Lwowie, do opracowania projektu wykończenia tej nowej linji kolejowej, mającej łączyć Lwów ze stolicą Wołynia, Łuckiem. Rząd polski na razie jednak do wykonania tego projektu nie przystąpił. Dopiero w lecie 1925 r., już po rozwiązaniu Małop. Oddziału Dyrekcji budowy, otrzymała ówczesna Dyrekcja kolei państwowych w Warszawie polecenie możliwie natychmiastowego rozpoczęcia budowy. W tym też czasie wyłoniły się niezadowolenia stron zainteresowanych z trasy, zaprojektowanej swego czasu przez inż. Maurycego Machalskiego, który projekt ten opracował z ramienia Małopolskiego Oddziału Dyrekcji budowy.

Dyrekcja budowy w Warszawie przystąpiła przeto do uzupełnienia studjów, mających zadośćuczynić jużto życzeniom miasta Horochowa, zbliżenia trasy do tej miejscowości, jużto życzeniom nowopowstałego konsorcjum dla budowy koleji w Haliczanach, wsi położonej na prawym brzegu rzeki Lipy, przerzucenia trasy na ten brzeg i przejścia tuż obok miejsca na budowę cukrowni. Po przestudjowaniu zdecydowało Ministerstwo komunikacji budowę tej linji według pierwotnego projektu, opracowanego przez inżyniera Machalskiego.

Projekt ten zatrzymał odcinek, wybudowany przez wojska austryjackie od stacji Stojanów aż do wsi Brany, skąd trasa biegnie w kierunku północnym do rzeki Lipy, przekracza ją koło wsi Dołne mostem o świetle 27 m, przybiera kierunek więcej wschodni, przekracza w km. 15·3 dopływ Lipy, potok Cegowski mostem o świetle 20 m i przy skrzyżowaniu się z drogą powiatową Horochów-Beresteczko osiąga w km 16 stację Horochów, oddaloną od miasteczka tej nazwy około 8 km. Trasa biegnie dalej w tym samym kierunku lewym brzegiem Lipy, aż do km 23, mijając w km 22 przystanek Haliczany, naprzeciwko wsi tej samej nazwy, położonej na prawym brzegu Lipy, następnie zwraca się na północ, przebija przekopem 12 m głębokim, ostro zakończony garb, stanowiący dział wodny między Lipą i jej dopływem, przekracza dolinę potoku Bezimiennego 1100 m. długim nasypem i mostem o świetle 20 m, poczem biegnąc wschodnim brzegiem bagnistych stawisk, osiąga w km 29·5 wieś Zwiniacze i stację tej nazwy. Od stacji Zwiniacze zwraca się trasa ponownie w kierunku wschodnim i w długich łagodnych łukach osiąga stację Sienkiewiczówkę w km 39.

Trasa prowadzona jest spadkami, nieprzekraczającymi 10 promille, a krzywizny zastosowano nie mniejsze, niż o promieniu 400 m; tylko na odcinku wybudowanym przez wojska austryjackie między Stojanowem i Branami są spadki 11·8 pro mille i łuki o promieniu 300 m. Odcinek ten jednak będzie zrekonstruowany.

Budowę tej linji rozpoczęła Dyrekcja budowy w Warszawie późną jesienią 1925 r.

Gdy roboty były już w pełnym toku i intensywna praca wrzała na całej linji, nastała w końcu października 1927 wczesna zima, która spowodowała przedsiębiorstwa budowy do wstrzymania robót. Interwencja Ministerstwa komunikacji i przyznanie przedsiębiorstwom dodatkowych odszkodowań za pracę zimową, skłoniły je do dalszego prowadzenia robót. Dla umożliwienia montowania większych mostów pobudowano cieplaki, mniejsze mosty zastąpiono prowizorjami, których zbudowano 29 sztuk. W tych warunkach praca trwała przez całą zimę. Oprócz robót ziemnych i mostów, wykańczano układanie torów i dowożono żwir dla tymczasowego podbicia i uregulowania toru. Gorączkowa ta praca ukończona została pomyślnym rezultatem, gdyż w dniu 8 marca 1928 można było przewieźć komisję ministerjalną pod przewodnictwem dyrektora departamentu inżyniera Ciechanowieckiego pociągiem wprost ze Sienkiewiczówki do Stojanowa.

Roboty trwały (oprócz odcinka pierwszego, na którym pracowano w r. 1926) od 11 maja 1927 do 31 lipca 1928 tj. przez 178 dni roboczych w roku 1927 i 157 dni roboczych w roku 1928. Średni dzienny stan robotników na wszystkich odcinkach wynosił w roku 1927 — 400, a w roku 1928 — 520 robotników na dzień roboczy.

Kosztorys 39 km długiego odcinka kolejowego od Stojanowa do Sienkiewiczówki wynosi 5,600.000 zł. a koszt 1 km okrągło 170.000 złotych. Z sumy tej wydano dotychczas 5,830.000 zł, pozostała reszta przeznaczona jest na ostateczne wykończenie torowiska, na budynki i wykupno gruntów, które z powodu nieuregulowanych praw własności przedstawia znaczne trudności i nie mogło być dotychczas ukończone.

Nie można dostatecznie podkreślić doniosłości budowy tego odcinka dla życia gospodarczego i umysłowego trzech sąsiadujących ze sobą Województw: wołyńskiego, tarnopolskiego i lwowskiego. Skracając w połączeniu z poprzednio wybudowanym odcinkiem Sienkiewiczówka-Łuck, tudzież z linją koleji lokalnej Lwów-Stojanów dotychchczasową drogę okrężną, łączącą Lwów z Łuckiem, wynoszącą 285 km, niemal o połowę, bo do 184 km, nowa linja stwarza tem samem bardzo dogodne połączenie pomiędzy kresowemi miastami wojewódzkiemi, a ułatwiając wzajemną wymianę myśli i wzajemny obrót towarów, przyczyni się w wysokim stopniu do dalszego ich rozwoju. Województwo wołyńskie, posiadające urodzajną glebę, obfitujące w niewyzyskane bogactwa leśne, skutkiem braku dogodnych środków komunikacyjnych znajdzie szersze pole dla zbytu swych płodów naturalnych, natomiast Województwo lwowskie, a przedewszystkiem Zagłębie naftowe będzie mogło łatwiej i taniej zaopatrzyć ludność Województwa wołyńskiego w swe produkty przemysłowe.

Otwarcie odcinka, przecinającego w pobliżu Horochowa trakt, łączący Poryck-Horochów i Beresteczko, będzie miało również doniosłe znaczenie dla wewnętrznego ruchu sąsiadującego z nim obszaru, posiadającego szereg miasteczek i wsi, niemal odciętych dotychczas od świata, bo pozbawionych jakiegokolwiek połączenia kolejowego.

CZTERY WYNURZENIA P. MINISTRA

W zeszycie 8 (40) „Czasopisma“ za sierpień r. 1928 zamieszczono w streszczeniu wywiad Ministra Komunikacji, p. inż. Alfonsa Kuehna, z przedstawicielami prasy w Warszawie. W wywiadzie tym z dnia 24. lipca 1928 nowy Minister Kom. wyraził swoje poglądy na kolejnictwo w Polsce, kreśląc równocześnie w ogólnych zarysach program prac M. K. na najbliższą przyszłość. Podstawą w szczególności zarządu polskiemi kolejami musi być ich samowystarczalność; cowięcej: koleje mają jeszcze przynosić Państwu nadwyżki. Należy w tym celu — między innemi — podnieść najniższą w Europie taryfę osobową, roszerzyć sieć kolejową, odpowiedniemi inwestycjami powiększyć zdolność przepustową linij kolejowych, uzupełnić tabor koleji, spotęgować fachową sprawność personelu kolejowego. Ponadto p. Minister zapowiedział wydanie w najkrótszym czasie ujednostajnionych przepisów dla wszystkich działów służby w kolejnictwie, jednolitej pragmatyki służbowej oraz oddzielnej ustawy o uposażeniach. W kwestji t. zw. komercjalizacji p. Minister wstrzymał się od odpowiedzi, zauważając, iż przystąpi do powyższej sprawy dopiero po zbadaniu budżetu i dochodowości koleji i wogóle po bliższem zaznajomieniu się z tem zagadnieniem.

Tyle p. Minister relacjonował dziennikarstwu stolicy w dniu 24 lipca b. r. na temat swych zamierzeń odnośnie koleji, z czego najbardziej interesuje nas zapowiedź możliwie rychłego wydania przepisów służbowych i odrębnej dla kolejarzy ustawy o uposażeniu.

Warta teraz na podstawie poszczególnych sprawozdań związkowej prasy kolejowej zestawić wynurzenia p. Ministra wobec przedstawicieli danych organizacyj na specjalnych audjencjach w sprawie całokształtu zagadnień, dotyczących koleji i personelu kolejowego, przyczem wypada nadmienić, że z Z. Z. K. p. Minister mówił 24. lipca 1928 (a więc w tym samym dniu, co z dziennikarzami), z Z. Z. P. 31. lipca b. r. i wreszcie z P. Z. K. 7. sierpnia b. r.

Otóż delegacja Z. Z. K. wysunęła wobec p. Ministra szereg palących spraw, co do których jednakże p. Minister — jak wyraźnie napisano w sprawozdaniu — nie udzielił jeszcze definitywnej odpowiedzi, zapewne ze względu na niezbyt odległy moment objęcia urzędowania. P. Minister podkreślił wszakże, iż zdaje sobie sprawę, że istnieje wiele zła i niedomagań w kolejnictwie, jest ono atoli tak dużym i skomplikowanym aparatem, iż sporo czasu musi upłynąć, zanim te wszystkie braki się usunie. P. Minister podziękował przy

sposobności delegacji kolej. Z. Z. K. za gotowość współpracy z Zarządem kolei ze strony Związku nad podniesieniem kolejnictwa, oświadczył, że na tę współpracę liczy, obiecał dołożyć starań, aby stosunek pracowników kolejowych do przedsiębiorstwa był należycie uregulowany i prosił, by delegacje pracownicze nie utrudniały tego dzieła. P. Minister przyrzekł wkońcu traktować życzliwie wszelkie uzasadnione i słuszne postulaty i życzenia, przedkładane przez Związki i przez poszczególnych pracowników.

Jak więc widzimy, wynurzenia p. Ministra do delegacji największego Związku kolejowego obracały się w ramach faktycznie dość ogólnych. Z. Z. K. kładzie przeto tem silniejszy nacisk na oświadczenie p. Ministra, dotyczące współpracy władz kolejowych ze Związkami w sprawach pracowniczych oraz życzliwego traktowania pracowników przez administrację.

Z. Z. P. był z delegacją u p. Ministra w tydzień później, niż Z. Z. K., t. j. 31 lipca b. r., lecz sprawozdanie z tej audjencji, a raczej odnośnie wynurzeń p. Ministra przed delegacją jest wcale skąpe. Co do największej części postulatów, podniesionych przez Z. Z. P., p. Minister obiecał dać odpowiedź po ich dokładnem rozpatrzeniu. Co do ustaw, których wprowadzenia Związek Z. Z. P. na równi z innymi Związkami domaga się (pragmatyka, uposażenie, zaopatrzenie emerytalne i t. d.), będą jesienią przedłożone Sejmowi. Wejście tych ustaw w życie zależy zatem od tego, kiedy Sejm je uchwali. O „komercjalizacji“ kolei p. Minister nie chciał się wypowiadać, zauważył jedynie, że będzie dążyć do usamodzielnienia przedsiębiorstwa kolejowego. W sprawozdaniu z omawianego posłuchania wyrażono wreszcie nadzieję, iż z uwagi, że na dzień 11 listopada b. r. przypada uroczystość obchodu 10-lecia istnienia kolejnictwa polskiego, p. Minister uczyni wszystko, co jest możliwe, ażeby do tego terminu zostały zrealizowane wszystkie postulaty, przedstawione przez Z. Z. P,

Przejdźmy do ostatniej audjencji, a mianowicie Pol. Związku Kol. w dniu 7. sierpnia b. r. Audjencja ta odbyła się w dwa tygodnie po posłuchaniu Zaw. Związku Kolejarzy, w tydzień zaś po audjencji Z. Z. P. Pan Minister miał przeto czas i możność niejedną rzecz dokładniej rozważyć — stąd też oświadczenia, udzielone delegacji P. Z. K., są bardziej konkretne, jakkolwiek dotyczą tych samych materyj.

Przedewszystkiem tedy p. Minister stwierdził, iż staje się koniecznością: jak najszybsze ogłoszenie zasadniczych postanowień, określających jednolicie prawa i obowiązki personelu, gdyż przedłużanie dotychczasowego chaosu w tym kierunku jest wysoce szkodliwe. Braki, jakieby powstały skutkiem zbyt pospiesznego urzeczywistnienia sprawy a któreby wykazała praktyka, codzienne doświadczenie, łatwiej dodatkowo naprawić, niż cierpieć dalej stan obecny.

W kwestji reorganizacji kolejnictwa p. Minister oświadczył, iż dążeniem jego będzie zorganizowanie kolei jako istotnie wyodrębnionego i samowystarczalnego przedsiębiorstwa państwowego, z czem łączy się sposób ujęcia i rozwinięcia dalszych zagadnień zasadniczych. Ostatecznie jednakże rozwiązanie tych spraw nie leży tylko w ręku Ministerstwa Komunikacji, lecz zawisło od wielu innych, mających również decydujący głos czynników.

Co do uzgodnienia projektów rozporządzeń wzgl. ustaw w przedmiocie praw i obowiązków kolejarzy z przedstawicielstwem pracowników, p. Minister zasadniczo nie jest przeciwny zasięganiu takiej opinji, ale wobec istnienia większej ilości Związków pracowniczych na kolei, wysondowanie podobnej opinji byłoby rzeczą trudną, choćby się Związki nawet zblokowały, i musiałoby rzecz znacznie przedłużyć. P. Minister nadmienił przytem, że w każdym razie do 11 listopada b. r. rzecz nie będzie gotowa, nie jest także w stanie ani w przybliżeniu określić terminu jej zrealizowania.

P. Minister jest następnie zwolennikiem zasady, by personelu było raczej mniej, ale za to lepiej płatnego. Braku personelu właściwie niema, istnieje jedynie nierównomierny rozdział pracy, co usuwa obecnie ministerjalna komisja systemizacyjna po Dyrekcjach.

Odnośnie regulacji płac p. Minister uznaje aktualność tego zagadnienia, lecz planem gospodarczym objęte inwestycje i regulacja poborów muszą znaleźć pokrycie bez zachwiania równowagi budżetowej. Termin zasadniczego uregulowania poborów nie da się również obecnie określić. P. Minister nie chce wogóle wiązać się żadnemi terminami, zwłaszcza, o ileby omawiane problemy miały być załatwione w drodze ustawodawczej.

Oto cztery zestawienia wynurzeń p. Ministra Komunikacji! Co należy o nich sądzić, postaramy się sprawę poniżej naświetlić.

Trudno zaprzeczyć, aby nowy Minister Kom., p. Alfons Küehn, nie żywił najlepszych chęci w kierunku sanacji — jak sam najwyraźniej powiada — wprost nieraz chaotycznych stosunków w kolejnictwie. Cóż wszakże poradzić na to, skoro i p. Minister gdzieindziej przyznaje, że jednak ostateczna decyzja w tylu i najrozmaitszych zagadnieniach pierwszorzędnego znaczenia dla kolejnictwa nie od niego zależy, iż tu ma jeszcze decydujący głos wiele innych czynników.

Wypada w szczególności stwierdzić następnie, że p. Minister dotąd właściwie nie jest pewny, czy tak zasadnicze kwestje, jak reorganizacja kolei, pragmatyka, regulacja uposażeń i t. d. będą załatwione przez Sejm i Senat, czy rozporządzeniami Rządu. Bo raz p. Minister mówi o przedłożeniu tych rzeczy Sejmowi, później znów wypowiada wątpliwość w tym względzie.

Charakterystycznym przedstawia się też stosunek p. Ministra do zagadnienia współpracy władz ze Związkami. Do delegacji Z. Z. K. p. Minister zauważył, iż życzy sobie takiej kollaboracji, gdy tymczasem wobec przedstawicielstwa P. Z. K. zapowiedział, że M. K. przygotuje projekt przepisów o prawach i obowiązkach pracowniczych bez współudziału Związków, gdyby nawet Związki zblokowały się z sobą celem jednolitego szybszego wyrażenia swego zdania w danej materji.

Rozumie się, nie może z kolei pocieszać pracowników fakt, iż p. Minisfer nie posiada możności określić chociażby w przybliżeniu terminu definitywnej regulacji ogólnie znanych spraw zasadniczych w kolejnictwie, nie mówiąc już o szczegółach, dotyczących tych zagadnień. Innemi słowy, w tych wszystkich sprawach panuje, jak dotąd, bardzo przykra niepewność jutra, pracownicy zgoła nie wiedzą, co z nimi się stanie, kiedy i jakiej treści, w jakim stopniu nastąpią od lat zapowiadane daleko idące zmiany na P. K. P. Przeważa widocznie u góry zdanie, że nie zdrowo jest dla mas pracowniczych, aby przedwcześnie wiedziały za dużo, kontakt zaś i współpracę ze Związkami pojmuje się tam jako wygodny dla siebie objaw ze strony zawodowych organizacyj, by te nie przeszkadzały jednostronnym poczynaniom władzy. *Moka.*

ZAGADNIENIA KOMUNIKACYJNE

I.

W szeregu artykułów poruszałem sprawę rozbudowy linij kolejowych i znaczenie wielkiego wysiłku kolejnictwa polskiego w kierunku wzbogacenia Rzeczypospolitej w gęstą sieć kolejową, aby z jednej strony dorównać państwom zachodnim pod względem sieci komunikacyjnej, zaś z drugiej spowodować szybsze tętno życia gospodarczego w kraju. Wre również praca nad uprzystępnieniem miejsc kąpielowych, uzdrowiskowych i letniskowych mieszkańcom stolicy i większych miast przez budowę odpowiednio dogodnych linij kolejowych. Gdybyśmy głębiej wniknęli w przyczyny tej rozbudowy sieci kolejowej, zobaczylibyśmy, jak systematycznie łączy się tu praca nad połączeniem koniecznego z pożytecznem.

Warto jednak zastanowić się i nad innemi problemami komunikacyjnemi; choćby dlatego, że mają one odegrać bardzo poważną rolę w naszem życiu, już nie mówię politycznem, ale ekonomicznem. Niektóre z nich, jak np. ruch samochodowy, znaczenie to już posiadają i poczynają staczać walkę o współzawodnictwo z kolejami żelaznemi.
W kilku artykułach na ten temat poruszę sprawę budowy dróg wodnych, ruchu samochodowego, komunikacji lotniczej i żeglugi.

Rozpocznę od sprawy dróg wodnych i portów lądowych i morskich. Sprawa dróg wodnych i portów interesuje Rząd Polski nie mniej, aniżeli sprawa rozbudowy żelaznej sieci komunikacyjnej i stanowi jedną z jego najpoważniejszych trosk, skoro się zważy, że do przeprowadzenia planów, w tym kierunku zamierzenia urzeczywistniających, potrzeba nam, jak zwykle i w każdej gałęzi — wiele pieniędzy!

Jak się przedstawia sprawa budowy dróg wodnych i portów? Niewiem, czy wszystkim wiadomą jest rzeczą, że Komisja doradcza i techniczna komunikacji i przewozu, wykonując uchwały Konferencji w Genui w 1921 r., postanowiła przeprowadzić ankietę odnośnie sytuacji ogólnej żeglugi śródlądowej w Europie. Rząd Polski, odpowiadając na ankietę, wyraził życzenie wysłuchania opinji Komitetu (składającego się z inżynierów specjalistów) co do budowy drogi wodnej, mającej łączyć Górny Śląsk z Bałtykiem z odnogami na wschód i zachód. Komitet ten rzeczywiście powstał (złożony ze specjalistów inżynierów I. Case (amerykanin) G. Nijhoff (holender) i H. Vatier (francuz).

Zadanie Komitetu zwiększyło się, gdy w swym, wyż wymienionym składzie, przybył do Polski w czerwcu 1926 r., albowiem Rząd Polski (poza sprawą meljoracji Polesia i zaopatrzenia G. Śląsk w wodę do picia) rozszerzył swoje pierwotne życzenie co do budowy drogi wodnej z G. Śląska do Gdańska na program rozbudowy wogóle dróg wodnych w Polsce. Komitet zwiedził odnośne tereny, a z wyników swojej podróży złożył dokładne, bo opatrzone mapami geograficznemi, hydrograficznemi i geologicznemi Polski, sprawozdanie Lidze Narodów w styczniu 1927 r. Sprawozdanie to dostało się też do rąk Rządu Polskiego.

Nie będę wchodził w szczegóły, jako ogół Kolegów mniej interesujące, chcę jednak podać do wiadomości wnioski ogólne, do jakich doszedł wyż wspomniany Komitet przy badaniu dróg wodnych Polski.

Otóż eksperci ci stwierdzili, że Polska ma bardzo dogodne warunki naturalne do rozbudowy sieci dróg wodnych, (działy wód niskie, spady rzek słabe, warunki powodziowe zbliżone do zachodnio-europejskich). Jedyną niższość dróg wodnych polskich w stosunku do dróg wodnych zach.,-europ. stanowią lody, powodujące unieruchomienie taboru i zwiększenie się kosztów amortyzacji. Na Wiśle mogą istnieć porty (lądowe), rozwijające się pomyślnie. Wisła stanowi tzw. naturalną oś hydrauliczną południowo-północną Polski, zaś skanalizowana Noteć i Brda, średnia Wisła, Bug, Muchawiec, Kanał królewski, Prypeć tworzą znów oś hydrauliczną zachodnio-wschodnią Polski.

Osią północno-południową tj. Wisłą od górnego jej biegu do ujścia, może Polska, jako kraj rolniczy, górniczy i leśny wywozić przez swe porty bałtyckie płody rolnicze, węgiel, naftę, drzewo i t. d.

Osią hydrauliczną zachodnio-wschodnią może Polska, jako kraj wyżej przemysłowo stojący od Rosji Sowieckiej, skierować swoje przetwory i węgiel do Rosji.

Odnośnie do rozbudowy portu w Gdyni Komitet wypowiedział się bardzo przychylnie, zwrócił wszakże uwagę Rządu Polskiego na doświadczenie z czasów wojny, a mianowicie, że pojemność portu ograniczona jest nie tak dla niedostatecznego rozwinięcia budowli, jak raczej niedostatkiem urządzeń przeładunkowych, a **przedewszystkiem niedostateczną rozbudową kolei żel.**

Handel Polski zajmie oba porty t. j. i Gdynię i Gdańsk i użycie obu tych portów nie przeszkodzi ich rozwojowi. Co do portu w Tczewie Komisja wypowiedziała się również bardzo przychylnie, przedłożyła jednak projekty, do których Polska może się zastosować, jeśli port ten chce usprawnić. Budowę kanału powyżej Krakowa aż do zagłębia węglowego, rozpoczętą przez rząd austrjacki, należałoby ukończyć, a zarazem przedłużyć go do zagłębia węglowego (o 38 km).

Już z powyższego ogólnego przedstawienia widać, że Komitet zadał sobie wiele pracy nad opracowaniem swego sprawozdania. Wyraża się ono o naszych drogach wodnych pochlebnie, widzi w budowie dróg wodnych (dwu głównych osi hydraulicznych) przyszłość gospodarczą Polski, zadaje kłam niektórym nieuzasadnionym twierdzeniom (np. odnośnie Gdyni i Gdańska), daje znakomite i wyczerpujące wskazówki odnośnie budowy poszczególnych dróg wodnych, z drugiej jednakże strony podaje i dość kosztowne przeprowadzenie planu rozbudowy. Jedna regulacja rzeki Wisły, koszta jej urządzenia do komunikacji wodnej wynoszą **560 miljonów złotych.** (Koszt budowy 1 km kanału np. przyjęto na 1,300.000, czyli około $1\frac{1}{2}$ miljona złotych). Koszt ukończenia samego kanału, którego budowę rozpoczął rząd austrjacki, ma wynosić do **30 miljonów złotych**, — a przedłużenie kanału do zagłębia węglowego (o 38 km) — **50,000.000 złotych.**

Wysokością tych cyfr Rząd polski nie przestrasza się. Wychodzi on ze sławnego i starego założenia: „nie odrazu Kraków zbudowano". Nie odrazu musimy zbudować wszystko. Stąd praca nad usprawnieniem dróg wodnych i portów stale posuwa się naprzód. I tak np. Gdynię łączy się z zagłębiem węglowem nowo budującemi się kolejami, a rozbudowa tego portu już dziś stanowi jedną z najpiękniejszych kart w historji rozwoju komunikacji w Polsce.

Pierwsza faza rozbudowy tego portu będzie ukończona rok wcześniej, aniżeli przewidywano, tj. w roku 1929., a ponieważ port osiągnie w tym roku pojemność 810 000 ton rejestrowych, koniecznem okazuje się przyspieszenie budowy linji Bydgoszcz-Gdynia, by tę pojemność wyzyskać. — Rozbudową Gdyni zainteresował się świat. I tak np. francuska grupa fachowa zamierza wybudować wielką stocznię do budowy nowych okrętów. Państwowe przedsiębiorstwo żeglugi morskiej, mające do tej pory 2 okręty pasażerskie i 5 towarowych, zakupiło dwa nowe parowce w Anglji (o pojemności 5.000 ton), które połączą Gdynię w komunikacji z krajami Morza Śródziemnego z Ameryką i Dalekim Wschodem.

Wogóle — jak na każdem innem polu — tak i w tym kierunku widać pracę twórczą, zmierzającą do doprowadzenia Rzplitej do świetności, do bogactwa, widać, że Państwo Polskie łamie i rwie wszelkie na drodze do jego potęgi mocarstwowej stojące przeszkody.

Komunikacja — sieć linij kolejowych stale się powiększająca, rozbudowa dróg kołowych i lepsza konserwacja dotychczas istniejących (znaczne podwyższenie kredytów na ten cel na rok 1928-9) — to źrenica oka w głowie Rzplitej. Czynniki, kierujące Państwem, rozumieją doskonale, że postawienie komunikacji, tego systemu krwionośnego w organiźmie państwowym, na najwyższym stopniu doskonałości, będzie bramą do bogactwa narodowego, i to bramą triumfalną.

Gees.

KOLEDZY!

Uważajcie pilnie, czy w listach płac potrącono Wam wkładki na Związek. Przerwa w opłacie wkładek powoduje utratę praw członkowskich. Przynosi szkodę i Wam i Organizacji.

PRZED NOWYM WYSIŁKIEM

Niedługo miną w przeważnej części urlopy wypoczynkowe, koledzy wrócą do stałych siedzib (o ile ktoś wogóle otrzymał urlop i wyjeżdżał na wywczasy — Red.), przyjdzie jąć się z powrotem codziennej twardej pracy, tem cięższej, iż podczas urlopów niestety napiętrzyło się najczęściej mnóstwo spraw bieżących, wymagających możliwie rychłego załatwienia. Taką jest właśnie bardzo przykra strona urlopu wypoczynkowego, że jakkolwiek np. pracownicy centrali dyrekcyjnych otrzymują go stosunkowo znacznie łatwiej, aniżeli przestrzeń, to z drugiej strony w czasie nieobecności pierwszych w biurze mnożą się każdemu z nich akta niepomiernie, gdyż nie ma komu wyrabiać je za nieobecnych. Stąd człowiek bezpośrednio po urlopie wprzęga się odrazu z konieczności do zdwojonego jarzma, z miejsca angażuje ponad miarę wzmocnione siły, aby w nieproporcjonalnie krótkim czasie znowu je nadwyrężyć. Rozumie się, ten niezdrowy stan rzeczy powinien ulec zmianie na lepsze, na równi z dążeniem Z. U. P. do umożliwienia wszystkim kolegom wogóle korzystania w pełni z corocznych urlopów wypoczynkowych.

Z powrotem z urlopów wypoczynkowych należy jednak rozpocząć — obok zawodowej — również intenzywną robotę organizacyjną w Związku. Na tem miejscu pozwalam sobie przypomnieć, iż przy omawianiu prac Zarządu Głównego za ostatni rok sprawozdawczy na tegorocznym Walnym Zjeździe Delegatów, delegat krakowski, kol. Sch. imieniem krakowskiego Okręgu wskazywał z całym naciskiem na konieczność podjęcia w obecnym roku administracyjnym wydatnie wzmożonej działalności organizacyjnej w Kołach, Okręgach i Zarządzie Głównym. W „Czasopiśmie“ za miesiąc sierpień b. r. dotknął też tej materji nasz sekretarz generalny, kreśląc w obszernym szkicu nowe Zadania Zarządu Głównego.

O ile chodzi o Zarząd Główny, istnieje niemal pewność. że ten stanie i w tym roku w zupełności na wysokości zadania i potrafi mimo niewątpliwie niemałe trudności osiągnąć zamierzony i uchwałami Walnego Zjazdu Del. wytknięty cel na tak pierwszorzędnym terenie działalności organizacyjnej.

Zarządy Okręgów spełnią również sumiennie nałożone na nie statutem obowiązki w kierunku rozszerzenia i wzmocnienia Związku ilością i jakością zjednywanych członków, spotęgowania zwartości organizacji, karności w jej szeregach, rozbudzenia uświadomienia i życia związkowego, pożycia towarzyskiego i t. p, Każdy Zarząd Okręgowy potrafi najpewniej przeprowadzić to właściwemi sobie środkami organizacyjnemi, odpowiednio do danych stosunków, by poważnie podnieść na wewnątrz organizację w swym Okręgu. Dotychczasowe wyniki prac organizacyjnych poszczególnych Zarządów Okręgowych (Kraków, Gdańsk, Stanisławów,) stwarzają silną rękojmię, iż dorobek Związku w tym kierunku wykaże pokaźną zwyżkę „in plus“.

Najtrudniej może snuć horoskopy na prace organizacyjne Zarządów Kół. Tu bowiem nierzadko brakuje dość koniecznych warunków do rozwinięcia roboty w należytym kierunku i żywszem tempie. Przedewszystkiem niedostaje Kołom dostatecznie wyrobionych jednostek w pracach społeczno-zawodowych, przeciążenie służbą także utrudnia robotę, i wreszcie mniejsze uświadomienie organizacyjne wśród członków Kół hamuje poważnie tok pracy.

Głównym wszakże momentem, pozwalającym liczyć na prosperowanie działalności Związkowej w Kołach, to umiejętność upatrzenia tam bodaj 1—2 kolegów, cieszących się sympatją środowiska, chętnych do roboty w Związku, rozumiejących ideję, cel i potrzebę organizacji. Taki — w dodatnim tego słowa znaczeniu — „niespokojny duch“ potrafi pozyskać i kamienne serce kolegi dla Związku, obudzi ludzi ze spiączki, rozrusza ich, ożywi, skupi, uczyni z nich najgorętszych zwolenników Z. U. P. Piszący te słowa zna rozrzewniające przykłady nawrócenia wielu takich niewiernych Szawłów na Pawłów w Związku pod zbawczym wpływem idealnych prezesów i sekretarzów Kół.

Koledzy! Znajdujemy się w obliczu naprawdę wielkiej niepewności jutra! Tyle spraw zasadniczego dla naszej przyszłości znaczenia wisi od lat w powietrzu, a ostatnie wynurzenia miarodajnych czynników w tej mierze bynajmniej dotąd nie pozwalają żywić wielkich nadziei na przyszłość. Na innem miejscu piszemy o tych arcyważnych rzeczach, lecz tutaj pragniemy dać wyraz przekonaniu, iż droga do polepszenia się wogóle pracowniczej egzystencji prowadzi jedynie przez silną, zwartą i karną organizację zawodową, w której niepowinno zabraknąć ani jednego szanującego się kolegi. Z. U. P. dowiódł też swem dotychczasowem istnieniem i skromną — coprawda — działalnością, że choć ilością niewielki, zdobył się jednak na duże sukcesy natury moralnej, co z zasłużonem uznaniem przyjęła do wiadomości nawet szersza opinja publiczna. Kto idzie samopas, zdradza elementarny brak zrozumienia znaczenia organizacji, popełnia czyn karygodny w stosunku do własnego Związku zawodowego, jest pasożytem. A najgorszymi są trafiający się tu i ówdzie koledzy — rezonerzy, którzy — jakkolwiek o robocie w Związku nie posiadają zielonego pojęcia, nie wyczuwają jej i nie rozumią, pomstują na Związki, dla dogodzenia dziwnej złośliwości, z fanfaronady, z próżności. Na szczęście, ilość tych niewiernych towarzyszy gwałtownie topnieje, bo z czasem zdrowy rozsądek musi wziąć górę nad wszelakiemi względami ubocznemi.

Argus.

BACZNOŚĆ! KOLEDZY OKRĘGU KRAKOWSKIEGO!

Zdarzają się coraz częściej wypadki, że Koledzy w sprawach osobistych względnie w sprawach, wymagających interwencji u miarodajnych czynników w Dyrekcji Koleji Państwowych, zgłaszają się do członków Prezydjum Z. O. w godzinach urzędowych w biurach D. K. P.

Zwracamy uwagę Kolegom, że ze względów zasadniczych załatwianie spraw związkowych w godzinach urzędowych w D. K. P. **jest niedopuszczalne.**

Członkowie Prezydjum Z. O. przyjmują **od dnia 1 września br.** Kolegów w ich sprawach osobistych, wymagających interwencji w D. K. P., **w lokalu Związku przy ul. Kopernika 22/II p. we wtorki, środy i piątki** każdego tygodnia (prócz świąt) **od godziny 17 do godziny 18.**

Prezydjum Z. O. w Krakowie.

LIST Z KOMAŃCZY

Sentymentalny ten tytuł dotyczy znanej wszystkim P. T. kolegom z imienia, niektórym zapewne z geografji, a bardzo — zdaje się — nielicznym z osobistych przeżyć.. Komańczy!

Nie Komańczy samej jako punktu geograficznego, stacji kolejowej czy gminy, ale Komańczy - letniska, powstałego i czynnego od 2 lat dzięki zgodnym wysiłkom ogółu członków Z. U. P. i ciężkim oraz wytrwałym staraniom i bezpośredniej pracy Zarz. Gł. tego Związku.

Kto tam nie był, nie spędził bodaj tygodnia urlopu wypoczynkowego w tem skromnem a tak bardzo uroczem letnisku, ten nie może mieć o niem należytego pojęcia.

Urok letniska, czar pociągający, siła magnetyczna — jak się ktoś wyraził — nie leży w jego położeniu, w urządzeniach, wygodzie i t. p. zaletach. Tkwi on całkiem gdzieindziej, w atmosferze, wśród której spędza się czas odpoczynkowy po całorocznej pracy zawodowej. Atmosferę tę stwarzają Koledzy, zjeżdżający tu czyto sami, czy z rodzinami, witani zawsze przyjaźnie i serdecznie przez bawiących tam już kolegów.

Od chwili opuszczenia pociągu na przystanku „Komańcza-Zdrój" każdy czuje, że wpada w ramiona najlepszych przyjaciół, pokrewnych mu zawodem, troskami, duchem, sercem! Biorą Cię między siebie gdyby rodzonego, pomagają uporać się z bagażem, żywym drobiazgiem, jeśli go przywozisz (bagażem grubszym zajmuje się kto inny); wita Cię wraz z nimi poczciwy „Zagraj", pies najukochańszy na całym świecie, co twierdził z wszelką stanowczością jeden z tego właśnie drobiazgu (Jerzyk N.), i prowadzą, nierzadko ze śpiewem lub muzyką, romantyczną, lekko w górę się wznoszącą ścieżyną, (zwaną powszechnie w końcowej swej części „sapigórką") w podwoje Twego także Kolego letniska, bo i Ty dołożyłeś tam cegiełkę.

O ile nie stało się to na miejscu przy pociągu, podejmie Cię tu sezonowy „gospodarz" letniska, wskazuje mieszkanie, które rychło sobie urządzasz przy pomocy dozorcy letniska, Kruczka, zapoznając się przy sposobności z mieszkańcami naszej willi, zawsze uśmiechniętymi, zadowolonymi, życzliwymi, usłużnymi a często kochanymi! Tylko takich tam znajdziesz. Mizantropi, samotnicy, czy inni „samobójcy" nie zjeżdżają do Komańczy, bo z góry obawiają się skrępowania, towarzystwa, a nadewszystko tego przemiłego drobiazgu... dzieci kolejarskich.

Ku ich pocieszeniu stwierdzam jednak, że skrępowania niema żadnego w letnisku. Każdy może żyć swobodnie, według osobistych upodobań; stroje dowolne, od kąpielowych, przez domowe do spacerowych, wizytowych i wieczorowych, ze stanowczem wykluczeniem oficjalnych, a wprost wyklęciem balowych. Najlepszem powodzeniem i ogólną wziętością cieszą się 2 pierwsze kategorje ubrań, jako najpraktyczniejsze i najwygodnieisze. Towarzystwo miłe, swobodne, nadewszystko swoje, no i wyrozumiałe — a drobiazg!... mój, Boże... przecież ma również prawo do zieleni, powietrza, słońca i swobody, których to skarbów używa na własny sposób, do woli uważając słusznie Komańczę za piękniejszą i milszą nawet od Warszawy! (Ryś K.).

Czas leci tutaj na skrzydłach... orlich! Około 7-ej rano roznoszą uprzejme „pokojóweczki" po mieszkaniach śniadanie (kawa, herbata lub mleko i bułka), które spożywa się nawet w łóżku (ze siatką szczecinową). O ile ktoś chce, wychodzi następnie na przechadzkę, urocze spacery do kąpieli, na plażę, do wyboru (kamienna, trawiasta, krzaczasta, piaskowa) woda od kostek po szyję nawet z wodospadem) wylęguje się na własnym lub cudzym leżaku na tarasie albo podwórzu, może zagrać w kręgle (kręgielnia torowa i szwedzka) pójść na „rozdobędę" do Komańczy czy Rzepedzi, na wycieczkę do Rzepedzi, Prełuk, Duszatyna, pojechać do Cisny, wzgl. Łupkowa. Jeśli należy do samotników, robi to wszystko w pojedynkę, gdy posiada instynkt towarzyski, znajdzie zawsze większą lub mniejgrupę, która mu chętnie i miło towarzyszyć będzie.

Około 13-ej rozlega się donośny głos „gongu" zakładowego. Jest to czysto kolejarskie urządzenie, składające się z kawałka szyny, zawieszonego swobodnie na drzewie, który uderzany młotkiem, imituje głos gongu.

Na ten sygnał schodzą się ze wszystkich stron letnicy, zajmując przy stołach miejsca, stale im wyznaczone, n. b. z zastosowaniem się — o ile możności — do ich indywidualnych życzeń. Wśród miłej pogawędki, żartów i wesela upływa obiad (złożony z 3 dań — wybór tylko dla niedomagających za uprzednem zamówieniem w kuchni), podczas którego następuje zawsze rozdział poczty. Potem każdy ma znowu swobodę działania i wyboru „zajęcia".

Powtarza się ranny program w różnych odmianach, z tą różnicą, że obecnie niektórzy „śpiochy" udają się w zacisze swych pokoi (posprzątanych w międzyczasie przez dziewczęta) gdzie — o ile są nieuświadomieni i mieszkają w parterze od frontu, próbują się przedrzemać. Tu bowiem wkracza „przemiły drobiazg" (od lat 4—14), pouczając praktycznie z właściwą sobie werwą nieuświadomionych, że dzień zwłaszcza pogodny i ciepły należy inaczej wykorzystać! no — i ma zupełną rację...

Około 17-ej powtórny gong, zwołujący na podwieczorek (identyczny ze śniadaniem). Obecność przy stole niekoniecznie wymagana, bo ci, którzy wybierają się na całe popołudnie, mogą otrzymać część podwieczorku na drogę, a resztę (wypić) przy kolacji, lub — co jest bardziej wskazane — cały podwieczorek spożyć po kolacji.

Wieczorem o 20-ej kolacja, zazwyczaj mięsna; zwołuje się do niej znowu gongiem. Po jedzeniu zabawa wedle woli i gustu, a więc kręgle, spacery, chóry, muzyka, jeśli między letnik.ami są „zagraje", nawet tańce, no i... bo gdzieżby ich nie było.. „karcięta".

Zdarzają się i tańce, odbywające się na sali jadalnej, choć by przy... gramofonie.

Czas więc jest tak wypełniony i zajęty, że biedni letnicy nie mają go nawet na załatwienie korespondencji, którą odkłada się na dnie dżdżyste i słotne, gdyż szkoda marnować słońca, ciepła i pogody. Zdarza się, iż piszący do nich posyłają im — pióra do pisania — w mniemaniu, że ich w Komańczy dostać nie można! Tymczasem powód leży właśnie w tem, iż letnik nie może znaleźć czasu na pisanie, chcąc wyzyskać dla zdrowia krótki urlop wypoczynkowy.

W dnie słotne (których tu b. mało) prócz kart, czy to koresp. wyczytuje się zaległości z gazet, lub bierze się do przywiezionych ze sobą książek; panie zajmują się robótkami, a młodzież bawi się po swojemu.

Zewnętrznego wyglądu Komańczy umyślnie nie opisuję, ponieważ uważam, że każdy członek Z. U. P. powinien kiedyś tu przybyć, żeby osobiście zobaczyć „swoje" też dzieło, a z pewnością nie będzie tego żałował.

Jeszcze tylko kilka wskazówek praktycznych dla nowoprzybywających. Mając już zapewnione mieszkanie, trzeba zawsze zawiadomić („korespondentką", „pocztówką" czy „odkrytką") „Zarząd Uzdrowiska Z. U. P." o terminie przybycia. Wysiadać należy z prawej strony w kierunku biegu pociągu na przystanku „Komańcza-Zdrój", następującym po przystanku „Rzepedź".

Po drodze przypilnować przeładowania nadanego bagażu do właściwych pociągów, zaś na przystanku „Komańcza-Zdrój" wyładowania, za zwrotem kwitu bagażowego konduktorowi rozdawcy. Dostarczeniem bagażu z przystanku do mieszkania letniska zajmuje się Zarząd.

W pierwszy dzień pobytu załatwia się w kancelarji Zarządu sprawy finansowe, a więc opłata mieszkania i utrzymania (bloczki) a potem urządza się każdy wedle własnej woli.

Przybywajcie więc Koledzy licznie na tę „międzydzielnicową" placówkę, bo ona sprowadza nas wszystkich (centusiów— pieronów — czy innych któsiów) na jedną platformę, wiąże nas ideowo, zadzierzga węzły sympatji i usuwa uprzedzenia... działa cuda! *Gms.*

ADRESY:

Lwów, Szumlańskich 17.

Listy i druki dla Zarządu Głównego, „Czasopisma", Zarządu Okręgowego i Zarządu Koła Miejsc. we Lwowie.

Lwów, Dyrekcja kolei, Zygmuntowska 3 II. p.

na ręce Skarbnika Głównego kol. Włodzimierza Białowąsa (drzwi 224) wszelkie przesyłki pieniężne dla Zarządu Głównego.

Kraków, Kopernika 22. II p.

Lokal Zarządu Okręgowego i Zarządu Koła Miejscowego w Krakowie.

OGÓLNE UWAGI O SZKOLENIU W KOLEJNICTWIE

Wszelki wysiłek zbiorowego trudu w kolejnictwie zdąża zawsze do podniesienia sprawności kolei możliwie do najwyższych granic.

Osiągnięcie tego celu zależy od niezliczonych i bardzo skomplikowanych czynników, które podzielić można na cztery wielkie grupy, a mianowicie:

1) ekonomiczno-polityczna i gospodarcza,
2) techniczna,
3) administracyjna i
4) wykonawcza.

Nas, jako zawodowców, urzędników o średniem wykształceniu, obchodzą przedewszystkiem dwie ostatnie grupy, a z tych najwięcej wykonawcza, czyli eksploatacyjna.

Aby sprostać zadaniom, by z precyzją aż do najdrobniejszych szczegółów i punktualnością wykonać gospodarcze, a pośrednio i kulturalne posłannictwo, eksploatacja (tak jak i inne grupy) musi oprzeć się na fachowo przysposobionym personelu kolejowym, który, osobliwie w eksploatacji, bez przerwy trzeba szkolić.

Niestety kwestję szkolenia w naszem kolejnictwie w niemałym stopniu zapoznaje się. Należy przeto pobudzić decydujące czynniki do większego zainteresowania się tą sprawą, postawić szkolenie na wyżynie, odpowiadającej celowi. Życie bowiem gospodarcze i rozwój handlu wpływają silnie na sam tok służby wykonawczej, i właśnie te czynniki powodują, iż przyswojone przez personel wiadomości, ulegają zmianom i uzupełnieniom, zaś zasadnicze i niezmienne należy stale odświeżać. Naturalnie czynić się to musi z pewną fachowością i metodą.

Czynność ta jest ważną, a dla usprawnienia kolejnictwa i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu konieczna. Zrozumiano to dawno na zachodzie, gdzie kolejowemu szkolnictwu poświęca się sporo troski, trudów i wkładów, zdobywając przez to i należycie wyszkolony personel nauczycielski i bogate środki naukowe.

U nas natomiast dzieje się inaczej. Faktem np. jest, iż w jednej Dyrekcji P. K. P. sprawy szkolenia znajdują łaskawy przytułek w Wydziale osobowym, zaś w innych, zajmują się niem w Wydziale eksploatacyjnym. Nawet w samem Ministerstwie komunikacji zagadnienie szkolenia potraktowano niewłaściwie, skoro naczelnik biura wojskowego w Departamencie eksploatacyjnym może zaledwie ubocznie oddawać się sprawom szkolenia.

Ogólny efekt stąd taki, że sprawa szkolenia słabo posuwa się naprzód, iż związana z nią kwestja jednolitości przepisów i instrukcyj, po dobiegającym okresie dziesięciolecia niezawisłości państwowej daje ciągle wiele do życzenia. A jeśli weźmiemy pod uwagę sprawę przydziału funkcji nauczania w dyrekcyjnych okręgach, zobaczymy, że tę zbyt ważką i poważną czynność porucza się często ludziom nieodpowiednim, jak byłym konduktorom, kancelistom lub wreszcie jednostkom, które nie wykazały dość zdolności w wykonaniu wysoce odpowiedzialnej służby wykonawczej.

Z powyższego wynika, iż ze względu na interes służby aparat szkolenia musi się usprawnić i ujednostnjnić, że kwestję szkolenia wypadnie podnieść do godności służby podstawowej, iż całą tę sprawę należy oddać w Dyrekcjach w opiekę najbardziej w tym kierunku kompetentnego Wydziału eksploatacyjnego. Trudno bowiem zrozumieć, jak Wydział osobowy który za spełnianie służby wykonawczej nie bierze żadnej odpowiedzialności, potrafiłby i chciałby troszczyć się należycie o to, co stanowi podstawę wykonania służby egzekutywnej, t. j. o celowe wyszkolenie personelu. Z drugiej znowu strony, nie jest do pomyślenia, by Wydział eksploatacyjny, mający czuwać nad wykonaniem istotnej służby kolejowej, miał się pozbyć pieczy nad tem, co tworzy substrat jej wykonania, a więc nad nauczaniem wykonania danej pracy.

Każdy Wydział ma wprawdzie działać dla ogólnego dobra służby, lecz z praktyki życiowej wiemy, że jedynie ten jest w możności właściwie interesować się pewną sprawą, któremu ona służy jako środek do osiągnięcia jego ostatecznego celu. W omawianym zatem wypadku, tylko Wydział eksploatacyjny powinien czuwać nad szkoleniem, będącem promotorem w wykonaniu rozlicznych zadań tego Wydziału.

Rzucając tych kilka uwag, chcemy wywołać dyskusję na łamach „Czasopisma" w sprawie właściwego postawienia kwestji szkolenia w naszem kolejnictwie. *Sk*

ŻYCIE ZWIĄZKU

BIELSKO

Dnia 25 maja 1928 r. odbyło się posiedzenie Zarządu Koła. Po odczytaniu protokołu z ostatniego posiedzenia kol. Czernelecki zdał sprawozdanie z odbytego święconego w dniu 28/IV b. r., wskazując na duży efekt moralny i kasowy tej imprezy. Czysty zysk w kwocie 51 zł i 65 gr uchwalono przelać do Kasy związkowej Koła.

Zkolei załatwiono sprawę kol. Ślosarczyka i rozpatrywano wpływy.

Między innemi postanowiono dalej na wniosek kol. Curzytka zakupić 5 odbitek naszego letniska w Komańczy celem umieszczenia na stacjach w Bielsku, Dziedzicach i Żywcu.

Referentem wniosków na Walny Zjazd Del. wybrano na Nadzwyczajnem Walnem Zgromadzeniu kol. Czerneleckiego.

W sprawie przyjęcia niematurzystów do Związku uchwalono stanąć na gruncie statutu i nie dopuścić do zmiany § 5 p 1

Odnośnie do kwestji ustosunkowania się do innych Związków, większość wypowiedziała się za wystąpieniem z ogólnych związków kolejowych.

Co dotyczy spółdzielni oszczędnościowej i kredytowej Z. U. P. w Krakowie, uchwalono zwołać w dogodnym czasie nadzwyczajne walne zgromadzenie członków Koła i uprosić na referenta jednego z dyrektorów spółdzielni.

Na zakończenie kol. Curzytek skreślił nadzwyczaj interesujące sprawozdanie o sprawach gospodarczych związku.

W dniu 26 maja 1928 r. odbyło się w Kasynie Polskiem w Bielsku drugie nadzw. Walne Zgrom. Koła z porządkiem dziennym:

1. Uchwała wniosków na Walny Zjazd delegatów;
2. Sprawa przyjęcia niematurzystów do Związku;
3. Ustosunkowanie się do innych Związków.

Po wyczerpującej dyskusji nad temi wszystkiemi punktami porządku dziennego uchwalono:

ad 1) przyjąć z nieznacznemi zmianami na Walny Zjazd Del. wnioski, powzięte na do ocznem Zgromadzeniu Koła;

ad 2) nie przyjmować niematurzystów do Z. U. P.;

ad 3) zostawić członkom Z. U. P. swobodę w ustosunkowaniu się do ogólnych Związków kolejowych.

PRZEMYŚL

Dnia 9 VII br., jak zresztą zwykle w drugi poniedziałek każdego miesiąca, zebrał się Zarząd koła miejscowego, a równocześnie zwołano na ten dzień Nadzwyczajne Walne Zebranie, by omówić z p. p. kolegami tegoroczny Zjazd Delegatów we Lwowie.

Sprawozdanie zdawali p. p. koledzy K. Elster i A. Hönl, uzupełnił je zaś kol. Palusiński, który jako gość uczestniczył w Zjeździe.

Zebranie jak na obecne czasy urlopowe było liczne. Przybyli również najmłodsi koledzy, aspiranci, przydzieleni tu do wyszkolenia po kursie.

W serdecznych słowach powitał ich prezes Koła, przedstawiając w krótkich słowach dzieje Związku od jego zaczątku, cel jego i ideę przewodnią, nadmieniając, by nie szukali oparcia w cudzych związkach, ale trwali w związku, zastępującym prawa i interesy urzędnika kolejowego, pełnowartościowego, gdzie postulaty ich znajdą zupełne zrozumienie.

BIELSKO

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie odbyło się dnia 23 VI br. o godz 17 w Sokole w Dziedzicach z następującym porządkiem dziennym:

1. Sprawozdanie z dorocznego Zjazdu Delegatów, odbytego we Lwowie w dniach 8, 9 i 10 czerwca.

2. Referat o spółdzielni oszczędności i kredytu Z. U. P. w Krakowie.

3. Ewentualne wnioski i dyskusja.

W obecności 21 członków i 2 Delegatów Z. O., zagaja przewodniczący kol. Byrski Zebranie, wita najserdeczniej zebranych, szczególnie kol. Rosieka jako Delegata Z. O. i kolegę Schieberlego jako Delegata spółdzielni kredytowej. Przystępując następnie do porządku dziennego, udziela głosu kol. Kaczkowskiemu, który wygłosił dokładnie opracowany referat ze Zjazdu Delegatów we Lwowie. Referat ten uzupełnili kol. kol. Midowicz. Rosiek i Schieberle. Wynikiem tej dyskusji był wniosek kol. Czerneleckiego, ażeby działalność organizacyjną rozszerzono na dyrekcje Warszawa, Radom, Wilno i Poznań. Wniosek przeszedł jednomyślnie. Przystępując do drugiego punktu porządku dziennego, zabiera głos koi. Schieberle i referuje szczegółowo zadanie i cel spółdzielni kredytowo-oszczędnościowej udzielając przytem wyjaśnień zebranym kolegom.

Przewodniczący dziękuje referentowi za poniesiony trud około wygłoszenia referatu i przystępuje do ostatniego punktu porządku dziennego. Ponieważ nikt z obecnych głosu nie zabiera, odwołuje się przewodniczący do zebranych i prosi, ażeby mu udzielono pełnomocnictwa wzięcia udziału w mającym się się urządzić ogólnym wiecu pracowników państw. w sprawie poprawy bytu. Na wniosek kol. Borowca uchwała przeszła jednomyślnie. Na tem zebranie zakończono.

DROHOBYCZ

Koło ZUP. w Drohobyczu odbyło w dniu 17 lipca br. nadzwyczajne doroczne zebranie informacyjne członków. Na zebranie to przybyli koledzy z Borysławia oraz prawie wszyscy koledzy członkowie z Drohobycza. Zebranie zagaił prezes Koła, starszy referendarz Müllner, witając serdecznie zebranych kolegów a zwłaszcza gościa prezesa Okr. kol. Łucka, który specjalnie na zebranie drohobyckie przybył ze Strzyłek. — Kol. prezes Łucek przedstawiwszy się kolegom drohobyckim jako niedawno wybrany prezes okręgowy — naświetlił pokrótce cele Związku, jego obecny rozwój i stan gospodarczy oraz swoje zamiary organizacyjne. Po kol. Łucku dłuższe sprawozdanie ze Zjazdu Delegatów we Lwowie nakreślił delegat ze Stryja i mile witany drugi gość, kol. Kapa. Sprawozdanie to nagrodzono oklaskami, przyczem prezes Koła złożył im. Zarządu kol. Kapie podziękowanie, zaś kol. Łucekowi gorące podziękowanie za troskę o Koło Z. U. P. w Drohobyczu i tak chętne przybycie. Omówiono następnie w dyskusji nad sprawozdaniem sprawy wspólne Z. U. P. oraz sprawy lokalne, dotyczące specjalnie stosunków miejscowych. — Z uznaniem dla prezesa kol. Müllnera za dotychczasowe zabiegi w celu doprowadzenia do skutku wycieczki koleż. do Rumunji podnoszono zgodnie potrzebę przyspieszenia akcji wycieczkowej, aby wycieczkę taką odbyć przynajmniej w 150—200 osób (z rodzinami) jeszcze bieżącego roku. Po omówieniu stosunku do innych Związków Zawodowych i wyjaśnieniach kol. Łucka i Kapy w sprawie wniosków przesłanych na IV. Wal. Zjazd Delegatów z Koła Drohobycza, zakończono zebranie o godz. 22·15 wspólną pogadanką koleż. przy herbatce i „wodzie sodowej".

STRYJ

W dniu 7 lipca br. odbyło się zebranie informacyjne członków Koła z udziałem kolegów zamieszkałych na przestrzeni. Zebranie zagaił prezes Koła kol, Bartl, zawiadamiając o swem przeniesieniu w drodze konkursu do Lwowa — Podzamcza i zgłaszając rezygnację z prezesury z powodu bliskiego odjazdu. Zebranie wysłuchało następnie sprawozdania kol. Kapy z Zjazdu Delegatów we Lwowie. Nad sprawozdaniem przeprowadzono dyskusję, przy której omówiono kilka podstawowych spraw zawodowych, dotyczących ściśle urzędników — maturzystów. Rezygnacji prezesa Koła nie przyjęto do wiadomości, ponieważ kol. Kapa, którego jednomyślnie zebrani w miejsce kol. Bartla wybrali prezesem, godności tej nie przyjął, uważając kol. Bartla prezesem aż do chwili jego definitywnego wyjazdu ze Stryja. Omówiono sprawę najbliższej wycieczki do Korczyna, wypowiedziano się po myśli kolegów Cabicara, Filipowicza i Stepana, aby sprawsę zakupna parceli pod własny dom letniskowy traktować o trożnie a zbadać najpierw teren oraz wybrać definitywnie parcelę przed rozpoczęciem rokowań o kupno. Zebranie zakończono o godz. 20, odprowadzając kol. zamiejscowych do pociągu

TARNOPOL

W Tarnopolu odbyło się dnia 16/VI. 928. o godz. 11·00 zebranie członków ZUP. z nast. porządkiem dziennym:

1). Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zebrania.

2). Sprawozdanie Delegata kol. Schneidra z Walnego Zjazdu Delegatów we Lwowie.

3). Wnioski i interpelacje.

Po odczytaniu protokołu z ostatniego Walnego Zebrania delegat kol. Schneider w obszernym referacie przedstawił obecnym dokładny przebieg Zjazdu Delegatów we Lwowie dnia 8. 9. i 10/VI. 1928. Poddano dłuższej dyskusji ważniejsze pnnkty, jak podniesienie wkładek członkowskich do 4 Zł., budowę letniska w Hallerowie przez konsorcjum belgijskie, podwyższenie pośmiertnego oraz poddanie rewizji stosunku Z. U. P. do P. Z. K, przez Zarząd Główny i przyjście z wnioskiem na następny Walny Zjazd Delegatów.

W końcu wyłonił się wniosek kol. Szczygła, jednomyślnie przyjęty, aby Zarząd Główny zorganizował wycieczkę za granicę n. p. do Włoch.

WYJAŚNIENIE

W zeszycie 6 (38) „Czasopisma" za czerwiec b. r. pojawił się artykuł p. t. „Zbytnia gorliwość codziennej prasy", w którym jeden z naszych kolegów — korespondentów wystąpił przeciwko nadmiernej gorączkowości prasy codziennej w pogoni za senzacjami, w następstwie czego dostaje się częstokroć do opinji publicznej sporo nieścisłości, mogących wyrządzić niezasłużoną krzywdę danemu środowisku.

W wspomnianym wyżej artykule poruszono — między innemi — lwowską aferę kolejową Pawłowicza i tow., przez prasę codzienną tak pierwotnie postawioną, jakoby odkryte bagienko w gospodarce zasobów lwowskiej Dyrekcji koleji było zwyczajnem ogniwem w łańcuchu indentycznych stosunków i w innych Dyrekcjach P. K. P. Rozprawiając się też z tego rodzaju lekkomyślną insynuacją, autor powiedział dosłownie:

„Wypadek lwowski redukuje się do byłych urzędników carskich, dawnych czynowników, narzuconych Derekcji P. K. P. we Lwowie przez Min. Kom., przywykłych kiedyś do łapownictwa jako do normalnego i w b. zaborze rosyjskim uświęconego środka uzupełniania marnych poborów rządowych".

Kto uważnie wczyta się w treść ustępu dopiero co przytoczonego, łatwo wyczuje, że autor odnosił swoje twierdzenie wyłącznie do kilku skompromitowanych jednostek, które gangrenę rosyjskiego czynownictwa próbowały zaszczepić w odrodzonej Polsce. O ile bowiem nawet dawną carską administrację żarła wogóle korupcja, to jednak było także wśród tej administracji sporo ludzi uczciwych i ci przeważnie z pośród nich pracują dzisiaj z poświęceniem w ojczystem kolejnictwie, rozsiani po poszczególnych Dyrekcjach P. K. P. w kraju. Musimy z całym naciskiem w imię sprawiedliwości podnieść to na tem miejscu, by nikt przypadkiem nie posądził redakcję „Czasopisma" o uprawianie jakiejkolwiek polityki dzielnicowej, kierującej się uprzedzeniami czy sympatjami ku tej czy tamtej dzielnicy. Przeciwnie, dążymy szczerze i gorąco do możliwie rychłego wyrównania wzajemnych nieporozumień, jakkolwiek miło nam zauważyć, iż właśnie nie mieliśmy dotąd w tym kierunku dysonansów.

OGŁOSZENIE

Firm. 440/28

Spółdz. II. 141.

W sprawie firmy spółdzielnia oszczędnościowa i kredytowa umysłowych pracowników kolejowych w Krakowie z ogr. odpow. prostuje się tym samem uchwałę z dnia 2 marca 1928. Lcz Firm. 294/28 Spółdz. II. 121 w ten sposób, że do tego samego rejestru handlowego Oddział Spółdzielnie przy firmie Spółdzielnia Oszczędnościowa i Kredytowa umysłowych pracowników kolejowych w Krakowie z ogr. odpow. wpisuje się dodatkowo: Dzień wpisu: 30 marca 1928. Siedziba firmy Kraków, Kopernika 22. II. p. Udział wynosi 50 zł. a każdy członek musi deklarować dwa udziały. Dyrektorem wybrano Edwarda Malanka, asesora kolejowego, zamieszkałego w Krakowie ul. Kazimierza Wielkiego 109. Wpisano na podstawie podania z dnia 18 marca 1928. Sąd Okręgowy jako handlowy O. II. Kraków, 29 marca 1928.

TEKA

W dziale tym zamieszczamy listy do Redakcji, oraz artykuły, spostrzeżenia, notatki na wyłączną odpowiedzialność kolegów Autorów. — „Teka“ jest wolną :—: trybuną. :—

„URZĘDOWA KULTURA“

Pod tym tytułem zamieściło, przyzwoite zresztą, pismo kolejarskie „Łącznik“, korespondencję jakiegoś fałszywego proroka i kiepskiego recenzenta, poświęconą „Jednodniówce P. K. P. Lwów“.

Nie mam zwyczaju być szczególnym bardem ani obrońcą administracji kolejowej, ale ta wzmianka nieinteligentnego i leniwego korespondenta wymaga należytego potraktowania. Otóż autor zadowolił się przeczytaniem artykułu wstępnego „jednodniówki“ i pisze, że Dyrekcja K. P. lwowska winna zainteresować się tem... co już w praktyce przeprowadziła: Letniska, bibljoteki, kursa fachowe, ambulatorja, przychodnie są nawet bardzo pięknie postawione w tej Dyrekcji, a „Jednodniówka“ zobrazowała tylko istniejący stan. Jak się informowałem, nakład wydawnictwa pokryto w zupełności z ogłoszeń, rozsprzedaż zapewniła więc możność intenzywniejszej pomocy dla bibljoteki ruchomej. Obfity dział ogłoszeniowy widoczny jest dla każdego posiadacza „Jednodniówki“, zaś cel wydawnictwa poznał każdy, kto je przeczytał. Autor korespondencji przeczytał tylko wstęp redakcyjny, zdaje mi się, że w życiu wogóle mało przeczytał, ale ten skromny balast krytyczny przedstawił redakcji „Łącznika“, która zapewne w najlepszej wierze notatkę zamieściła. A wielka szkoda! Są bowiem rozmaite sposoby walki z administracją kolejową. Prasa zawodowa nie używa jedwabnych słów w walce o interesa pracownicze. I dobrze robi. Jeżeli jednak spotka uczciwy wysiłek administracji, winna przyjść jej z pomocą, a nie dopuszczać do głosu pismaków, którzy na całem widzą dziury. „Jednodniówka“, która zawiera rys historyczny społecznych i kulturalnych wysiłków Dyrekcji lwowskiej, oraz pracę kolejarza, który w tym kierunku zaufał swej władzy przez delegowanie przedstawicieli organizacyj zawodowych, nie wymaga specjalnej obrony. Należałoby raczej życzyć inicjatorom, by program pracy kulturalnej, zawarty we wstępie redakcyjnym, przeprowadzili rychło i pomyślnie.

Na tem kończę, bo rzeczywiście szkoda czasu na rozprawianie się z nieudolnością i złośliwością recenzenta. To jest tylko pewne, że jego praca oświatowa, literacka, narodowa czy społeczna nie zwróci na niego uwagi właściwej dyrekcji i nie przyspieszy wspinania się na szczyty.

Spadek ze szczytów krytyki p. (lw.) jest faktem dokonanym.

Lwowianin

BIBLJOTEKA Z. O. W KRAKOWIE

Otwarta jest dla członków miejscowych i z przestrzeni **we wtorki, środy i piątki** każdego tygodnia (prócz świąt) **począwszy od 1 września br. od godziny 17—18. w lokalu Związku przy ul. Kopernika 22/II p.**

Wpisowe dla wszystkich członków — 50 groszy, abonament miesięczny dla członków miejscowych 50 groszy, dla członków z przestrzeni 1·00 złoty, (w tem opłata admin. 50 groszy). **Książki przesyłać można korespondencją kolejową** na mocy reskryptu M. K. Nr. Pr, 358/25. Woreczki z odpowiednimi adresami sprawić sobie muszą sami abonenci z przestrzeni („Czasopismo“ Nr. 1 z b. r).

W ciągu miesiąca września wyjdzie drukowany katalog dzieł bibjoteki. Koledzy, reflektujący na otrzymanie katalogu, zechcą zgłosić się osobiście) wzgl. pisemnie pod adresem: Gądek Stanisław Dyrekcja Kol. Państ. Kraków Wydział Osobowy). z zamówieniem katalogu.

Abonament i wpisowe z przestrzeni przesyłać można czekami P. K. O. Nr. 407, 918. Czeki przesyła się na żądanie.

Zarząd Bibljoteki Z. O. w Krakowie.

MÓJ KĄCIK

NA BARYKADY!

Referat na Zjeździe dorocznym ZUP, który wygłosiłem z racji piastowania wysokiej i ciężkiej godności Związkowej, następnie serdeczne powitanie we Lwowie kol. Novaka, prezesa czesko-słowackiego Zw. urzędników kolejowych z wykszt. średniem, wywołały, ku zdziwieniu i wesołości naszej, kilka sążnistych niezgrabności warszawskich fachowców.

Chciałem pierwotnie na te wywody odpowiedzieć poważnie, jako że wypracowania owych krytyków znalazły się w prasie uchodzącej za poważną. Wyrosłem jednak już z oschłości profesorskiej, by uczniaka swawolnego przy tablicy postawić i wytłumaczyć mu różnicę między Reymontem, a imitacją urzędnika kolejowego. Niewiem zresztą, czy taka lekcja byłaby zrozumiałą od razu, czy też wykład musiałby trwać nieco dłużej, choćby parę lat. Kilka lat uczyć tego pana byłoby rzeczą nudną, zwłaszcza, że materjał wydaje się dość surowy, nie przygotowany do studjów niższych klas szkoły średniej. Niemam wreszcie poświęcenia pedagogicznego i nie potrafiłbym długo pozostawać w takiem towarzystwie. Brzydzę się. Rozkoszna pasja mnie bierze, gdy widzę kształcącego się robociarza, uświadomionego bojownika sprawy robotniczej, lecz przeciwnicy moi, przemianowani na inteligentów i krzyczący całą szpaltą „my i Reymont nie mamy matury, a mimoto j e s t e ś m y genjuszami“, stanowią epizadek humorystyczny.

Nie można o tem pisać poważnie, ale też nie jest moim zamiarem ubliżyć swym krytykom.

Przedewszystkiem „Express Komunikacyjny“ i „Konduktor“ znaleźli się w niestownem towarzystwie.

„Express Kom.“ zupełnie niepotrzebnie zamieścił notatkę o międzynarodówce maturzystów. „Konduktor“ także przeraził się możnością zorganizowania kolejarzy według owłosienia, uzębienia i t. p.

Bo i poco było t a k pisać?

Gdyby „Express“ był pismem rzetelnie pozazwiązkowem i niedzielnicowem, winien był wpaść w szaleńczą radość, że istnieje w Polsce organizacja kolejarzy-maturzystów, nieliczna wprawdzie, lecz zwarta, posiadająca własne uzdrowisko w Karpatach, fundusze wypadkowe, pismo i t. p. Winien cieszyć się, że do Polski przybył prezes słowiańskiej organizacji pracowniczej, że przyjęto go u nas z polską gościnnością, że o Polsce dojdzie nieuprzedzony głos do Czechosłowacji i Jugosławji. Jako pismo redagowane przez inteligentów „Express Kom.“ raczej radować się może pracą drugiego inteligenta, niż produkować patologiczne dowcipy na temat międzynarodówki maturzystów, niesmaczne zaś całkowicie jest zestawienie Zw. czeskosłowackich urzędników kolejowych z owadowatym „Żukiem“ o którym i bez notatki każdy wie, że zawiera około 10 tysięcy zwrotniczych, magazynierów i t. p., uważających się za „urzędników“. Ciekawe jest, jaki interes może mieć „Express“, pisząc z przekąsem o pracownikach umysłowych, którzy wrazie zasadniczych zmian w sposobach redakcyjnych tego pisma, mogliby stać się jego prenumeratorami. Tak nie postępuje pismo poważne, jakiem z łatwością mógłby się stać „Express“, gdyby zapomniał o niestosownem sąsiedztwie warszawskiem.

Albo „Konduktor“?! Wiemy wszyscy, że są konduktorzy „czerwoni“ z ZZK, „biali“ z PZK i „dyktatorzy“ z ZZDK. To jest swego rodzaju barwa: może się jednemu podobać ta, innemu druga, trzeciemu znów prążkowana, czy szara. Ale każda barwa jest dla zainteresowanego pracownika służby jazdy rzeczą świętą, której nie trzeba szargać. I „Czasopismo“ nigdy tego nie robi. Podobnie pracownik umysłowy nie chce szkodzić interesom zawodowym konduktorów, tak, jak konduktorzy nie są poszkodowani, gdy urzędnik wywalczy ten, czy inny ochłap. Wkręcił się jednak do redakcji „Konduktora“ jakiś przybłęda i robi „politykę związkową“, dziwiąc się, że są pracownicy, którzy mają maturę, że mają odrębny Związek, że chcą polepszenia bytu i t. p. Jestem przekonany, że epileptycznych żartów w „Konduktorze“ nie wypisuje konduktor, lecz jakiś osobnik, którego koledzy redakcyjni winni wsadzić na hamulec pociągu towarowego na 24-ro godzinną turę, a może z niego wychowa się kiedyś kolejarz. Tak! Ale konduktorem to on nigdy nie będzie, jest za głupi na to.

„Łącznik“ to jest wyższa filozofja. Nakład 20 tysięcy egzemplarzy, polemika dla polemiki. Organ niepapierowych urzędników. Fachowcy. Sami urzędnicy: zwrotniczowie, magazynierzy, przotokowi i t. d. i t. d. Skoro w Warszawie jest pewien biedny, chory człowiek, który uważa się za króla, dlaczego ci zapracowani ludzie nie mogą uważać się za urzędników? Nazwa obraźliwa to nie jest. Nie idzie zresztą o nazwę ani autokrytycyzm ludzi chorych. Jutro może zechcą nazwać

Stacja ....

W Pan ....

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

się królami, sufraganami... Mój Boże! Zboczenia są trudno uleczalne.

Nie piszę zresztą o „Łączniku“. Przypuszczam nawet, że ludzie ci pracują uczciwie dla swych członków, że niepoważna nazwa, której napróżno szukać w terminologji urzędowej, kryje organizację poważną. Jestem optymistą, mam wiarę w ludzi, młodzieńczość i aktorska poza niektórych redaktorów interesuje mnie z punktu widzenia zoo- i antropologa, mogę więc dużo prze- i przypuszczać.

Złącznikowane żuki nie chcą jednak pilnować swego gniazda życiodajnego. Wychodzą na szerszą arenę. Równie dobrze mógłby kulawy zatańczyć, głuchoniemy zaśpiewać „Alibabę“, a Kellog przeprowadzić rozbrojenie. Machnął więc jakiś „urzędnik“ z ulicy Żórawiej sążnisty artykuł o „papierowej inteligencji“, który przetłumaczony na ludzki język ma treść następującą:

Sekretarz Zw. Umysł. Prac. kolejowych mówiąc o pracownikach umysłowowych pominął zwrotniczych i magazynierów ze ZUK-a, który mają przecież egzamin fachowy, uprawniających ich do.... należenia do tego Związku „urzędniczego“. Świadectwa szkolnego do tego nie trzeba, w każdym razie Z. U. K. świadectw nie żąda.

To jest bardzo racjonalne życzenie statutowe i przeciw temu nie można mieć nic naprzeciwko.

Czy jednak wystarczy czynnik fachowy by stać się pracownikiem umysłowym?! „Łącznik“ mówi, że tak. To jest także racjonalne, bo przecież trzeba ruszyć rozumem, by zrozumieć dyspozycją telefoniczną, ustawić odpowiednio zwrotnicę, czy w sposób przepisowy zaplombować wóz. Ale my mówiąc o pracownikach umysłowych mamy nie na myśli zwrotniczych i t. p., pragniemy tylko, by wszyscy rzeczywiści pracownicy umysłowi mieli wykształcenie średnie i mamy nadzieję, że z czasem Polska wychowa potrzebną ilość inteligentów i użyje ich na posterunkach, gdzie dzisiaj konieczności każą zatrudniać ludzi, którzy w czasach organizacji kolejnictwa byli pod ręką i którzy zawsze będą potrzebni na mniej odpowiedzialnych stanowiskach. Są to ludzie bardzo sympatyczni, pracownicy z wykształceniem wyższem i średniem, odnoszą się do nich bardzo uprzejmie. Niematurzyści pracują nad uzupełnieniem swych wiadomości i byliby bardzo zadowoleni z możności uzyskania „papierowej inteligencji“. Radosnym faktem jest, że składają egzamina szkolne, studjują, posyłają swe dzieci do szkół i nie chcą wyrżnąć, ani wywieszać inteligentów, posiadających świadectwa maturalne i patenty.

Więc poco pisać?!

Poco dowcipkować, czynić koziołki i psikusy, wznosić barykady, krzyczeć i wierzgać?

Poco wypisywać wesołe impertynencje sekretarzowi ZUP., który pracuje społecznie w organizacjach bynajmniej nie zacofanych, nie jest pomalowany w czarno-żółte pasy. Mam przyjemność stwierdzić, że sekretarz Z. U. P. zna doskonale Warszawę, Wilno, Poznań, Kraków, polski Bałtyk, potrosze zagranicę, czuje się w całej Polsce, jak u siebie w domu i ma zupełnie skonkretyzowane pojęcie o kulturze, inteligencji i wielu innych rzeczach pięknych i doskonałych.

Więc pytam się po raz ostatni, poco było wypisywać takie dziwolągi? Jest przecież wiele innych poważniejszych tematów...

Ja, co innego. Jestem zmuszony. Wbrew przekonaniu musiałem kilka słów poświęcić organizacjom, czy też właściwie ludziom pióra do których nie odnoszę się wrogo. Zaczepiony związkowo i osobiście pokonałem wstręt i napisałem tych parę słów w „Moim kąciku“. Przecież od czasu do czasu wypowiadam się w tem miłem miejscu na rozmaite lekkie tematy.

W tym wypadku dostarczyli tematu krytycy sami i sobie samym przypisać muszą zaszczyt rozmowy powyższej.

Tżc.

ZASADNICZA POMYŁKA

W sprawozdaniu ze Zjazdu Delegatów Z. U. P. podano mylnie wysokość wkładek członkowskich pracowników, posiadających uposażenia niższe od IX. gr. uposażenia.

Stwierdzamy, że wysokość wkładek wynosić będzie dla wszystkich członków Związku Umysł. Prac. kolejowych zł. 4 (cztery)

Obecnie, aż do czasu realizacji tej uchwały wynoszą wkładki 9 punktów uposażeniowych t. j. $43 \times 9 = 3{\cdot}87$ zł.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach i Gdańsku

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**